SENADO SECRETARIA DIRECCION GENERAL DE COMISIONES	XLIIIa. LEGISLATURA QUINTO PERIODO
COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	DISTRIBUIDO Nº 3093 DE 1994
AGOSTO DE 1994	COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

P L U N A

Llamado a licitación para convertirla en empresa de capital mixto

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 30 DE AGOSTO DE 1994

25X

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-
Miembros	: Señores Senadores Walter Belvisi, Wilson Elso Goñi, Dante Irurtia y Néstor Moreira Graña
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Invitados especiales	: Representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA, señores Omar Díaz Deschamps, Enzo Scarpa, Dalmacio Suárez, Adolfo Prego y señora Laura Mairet

25X

(Ingresa a Sala la delegación de la Organización de Funcionarios de PLUNA)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el agrado de recibir a los representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA, quienes al conocer las manifestaciones vertidas por los señores integrantes del Directorio del Ente y el otorgamiento de un nuevo plazo o emplazamiento al Pluriconsorcio de Navegación hasta el 31 de agosto a fin de que concrete la garantía necesaria para que comience a funcionar la concesión de la licitación, solicitaron ser escuchados por esta Comisión, a efectos de dar su opinión sobre la situación que atraviesa PLUNA, tal como lo han hecho en otras oportunidades. Como surge de la versión taquigráfica de la sesión en la que estuvo presente el Directorio del organismo, la situación es muy crítica y es más aguda de lo que observamos en las ocasiones anteriores.

SEÑOR SCARPA.- En primer lugar, deseamos agradecer a la Comisión por recibirnos nuevamente.

En segundo término, tal como señalaba el señor Presidente, queremos expresar que nos preocupa la situación actual de PLUNA, sobre todo a la luz de las manifestaciones de los Directores del Ente, quienes no sólo han señalado su opinión en Montevideo, sino también lo han hecho --según se nos ha informado-- en la ciudad de Buenos Aires. Todo esto ha generado gran conmoción en muchos aspectos. Inclusive, teniendo en cuenta esas declaraciones, diversas agencias de viajes se encuentran sumamente preocupadas por el futuro de PLUNA.

Lamentablemente --y esto lo hemos manifestado en otras

ocasiones--, el Directorio del Organismo, por lo menos en forma aparente, no sabe con claridad cuál va a ser el futuro inmediato de la empresa, o sea, si va a ser adjudicada al Pluriconsorcio o no.

Los funcionarios de PLUNA hemos presentado una serie de planes alternativos --de corto, mediano y largo plazo-- para mejorar la situación de la compañía, desde mucho tiempo atrás, concretamente, desde el año 1985. Por distintas circunstancias, esos planes no han sido atendidos, por lo menos, en toda su magnitud. Por ello, nuevamente concurrimos a esta Comisión no sólo para expresar nuestra preocupación, sino también para presentar un plan alternativo que permita seguir subsistiendo a PLUNA en un corto, mediano y largo plazo.

SEÑOR DIAZ.- Señor Presidente: queremos señalar que, con gran sorpresa, leímos en la prensa, específicamente en "El Observador Económico" de hace tres días y en la primera plana del diario "La República", informaciones --en el caso de "El Observador Económico", se aludía a nombres y apellidos concretos y en el de "La República", a altas fuentes del organismo-- referidas a PLUNA, en el sentido de que si se confirma que el consorcio de aeronavegación no pone los U$S 4:500.000 de garantía de mantenimiento que fija el plan operacional para el presente y futuro de la compañía, no se volaría más a determinados lugares. Según "El Observador Económico" se suspenderían los vuelos a la ciudad de Madrid, y según "La República", se haría lo propio al Paraguay. Tenemos entendido que hace 15 días se hizo nuevamente una programación fijando un vuelo a Asunción del Paraguay, ciudad a la que la compañía viajaba los días martes. Actualmente, estamos llegando dos veces a ese lugar y hay intenciones en el sentido de hacer tres vuelos.

Todo esto nos preocupa como trabajadores y también como

propietarios de la empresa. Si la persona que tiene un pasaje para ir a Madrid lee esas publicaciones, podrá pensar que no le será posible viajar a esa ciudad por PLUNA. Irá a la agencia y toda esa información se transformará en perjuicio del usuario y de la imagen de empresa segura que los trabajadores hemos obtenido. En toda su historia, PLUNA jamás ha sufrido un accidente con pasajeros, y es la única empresa en el mundo que puede afirmar esto. Entonces, por estas declaraciones aparecidas en la prensa, hemos perdido esta imagen que fundamentalmente los trabajadores hemos logrado formar frente a la opinión pública.

Por otro lado, debemos señalar que no tenemos diálogo con los señores integrantes del Directorio, aunque sí lo tenemos con los representantes de éste en la Comisión conformada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, PLUNA y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Estamos preocupados pues sabemos que el plazo vence dentro de 48 horas. Conocemos claramente lo que señala el artículo 6º de la Ley Nº 16.211, que modifica el artículo 3º de la Ley Nº 11.740, de creación de PLUNA. Si el dinero no aparece, no se lleva a cabo el negocio con el Pluriconsorcio, entonces, PLUNA tendrá que hacer directa o indirectamente los vuelos. Pensamos que en el caso de que lo haga en forma directa --o sea, si el organismo continúa como Ente Autónomo en total propiedad del Estado--, no está en condiciones, como empresa, de mantener los objetivos que traza el artículo 6º.

En base a ello, a solicitud del entonces Ministro Elso Goñi, en 1990 reactualizamos un plan que habíamos confeccionado en 1985 que, a juicio de los trabajadores, podía ser eficaz para la empresa, dentro de la tónica y las condiciones actuales del mercado aeronáutico mundial. Por nuestra parte, vamos a entregar a los integrantes de la Comisión este plan realizado por los trabajadores, y ahora nos gustaría, si el señor Presidente está de acuerdo, hacer una breve exposición sobre los aspectos fundamentales que están someramente incluidos en el primer punto de la propuesta del gremio.

Independientemente del marco jurídico, el gremio mantiene su propuesta de discutir con propiedad y conocimiento, buscando la conveniencia del país. Asimismo, no hay que olvidar que PLUNA realiza un servicio público y que está directamente vinculada al establecimiento de una política aérea del Estado uruguayo. Los especialistas en Derecho Aeronáutico, cada vez que realizan un simposio sobre esta materia, cuando tratan el tema de privatizaciones reafirman el carácter de servicio público de PLUNA.

Tal cómo lo dice el informe, en este momento estamos sujetos a la política fijada por el decreto de 1975. Desde ese año, tanto la actividad como la industria han tenido cambios sorprendentes, fundamentalmente a partir de la ADA, que regula las líneas aéreas en los Estados Unidos a partir de 1978. Reitero que esta política fue establecida en 1975, pero desde ese momento hasta la fecha las industrias que fabrican aviones y el transporte de mercancías, pasajeros y correo ha cambiado, dando un giro de 180 grados. Por esto, nosotros entendemos que lo primero que habría que hacer sería ajustar

la política aeronáutica del Estado uruguayo a la realidad aeronáutica de la aviación y fundamentalmente del MERCOSUR.

En el MERCOSUR existen distintos subgrupos: así, está el de transporte fluvial, el de transporte marítimo, el de transporte carretero, pero, sin embargo, no hay ninguno de transporte aéreo, porque uno de los Estados miembros vetó su formación. ¡Qué casualidad que el mismo país de la bandera de VARIG, que intenta ser la operadora de PLUNA, no haya tenido interés de que en materia aérea se fijara una política regional común! Eso no es lo que sucede, por supuesto, en otras regiones como en el Caribe o en la propia Unión Europea.

Entendemos, asimismo, que es fundamental que exista una definición respecto a tres proyectos que actualmente están en la órbita del Parlamento. Uno de ellos dice relación con la eficiencia del Estado, y para ello se dictan normas para su mejoramiento. Este proyecto, que fue presentado por legisladores de todos los partidos políticos, tiende a dotar de mayor eficacia a los Entes Autónomos y a los Servicios Descentralizados, fundamentalmente en lo que hace a la designación de los Directores, de acuerdo con el artículo 187 de la Constitución. Allí se establecen una serie de recomendaciones y de normas que, a juicio de los señores legisladores que lo firmaron, facilitarían la gestión de los organismos.

Hay, también, un proyecto alternativo presentado por los trabajadores de PLUNA, resuelto en Asamblea General, a solicitud de parlamentarios de todos los sectores. Se nos pidió que fijáramos el marco jurídico que le daríamos al Ente a los efectos de hacerlo más eficaz y eficiente y así poder cumplir con los objetivos que están claramente establecidos en el artículo 3º de su Carta Orgánica.

Asimismo, el día en que se llamó a Sala al señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Daniel Hugo Martins, el señor senador Bouza presentó, antes de comenzar la interpelación, un proyecto de ley tendiente a contemplar, por parte de PLUNA, la autoprestación de los servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Esto es de fundamental importancia, porque si PLUNA tiene que pagarle a SATA-VARIG, por el monopolio que tiene, los servicios de todos los vuelos que realiza, si tiene programados cinco operaciones Montevideo-Buenos Aires-Montevideo, en total son diez aterrizajes que, a U$S 600 cada uno, significan U$S 6.000 diarios. ¡Es increíble que una compañía, para operar en el propio país de su bandera, pague, por concepto de operaciones, a una compañía privada que realiza en exclusividad el régimen de los servicios de asistencia en tierra! Estamos viviendo, con un atraso de cuatro o de cinco años, lo que ya sucedió en la República Argentina.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente, deseo aclarar que el proyecto de ley que presentó el señor senador Bouza en la oportunidad que señala el señor Díaz, especificaba que la prestación de los servicios de tierra era privativo de cada compañía, las cuales podía contratarlo con terceros o podía armar su propio servicio. Dicho proyecto no se refería, exclusivamente, a PLUNA.

SEÑOR DIAZ.- Es correcta la aclaración que formula el señor Presidente. Es más, representantes del gremio fueron a Buenos Aires. ¡Y obsérvese qué extraño lo que ocurría! En Aeroparque PLUNA puede autoprestarse servicios; o sea, en el país que no es el de su bandera, PLUNA puede autoprestarse los servicios.

Por supuesto, a una aerolínea que opere cada doce días en el

25X

Aeropuerto Internacional de Carrasco no le resulta conveniente mantener el "staff" para hacer ella misma la operación. En ese caso, le convendrá arrendar los servicios de esta compañía; pero cómo es posible que PLUNA no se pueda autoprestar los servicios en el Uruguay. El Gobierno argentino, como dije, entendió que el otorgamiento, en régimen de exclusividad, a una empresa, no era conveniente para los servicios, y entonces flexibilizó la medida, la desregularizó; hoy aplica un régimen como el propuesto por el señor senador Bouza, en que cada compañía decide, desde el punto de vista empresarial, si le resulta conveniente la autoprestación o la contratación de esos servicios.

La aprobación de estos tres proyectos que he mencionado permitiría que PLUNA encarara la nueva etapa con los instrumentos mínimos e imprescindibles para asegurar su funcionamiento. No se debe olvidar que PLUNA es el instrumento elegido para el desarrollo de la política aeronáutica comercial del Estado uruguayo. Pero, ¿en qué condiciones será eso? ¿En estas de caos, en que no sabemos qué va a pasar mañana? Además, muchas veces en PLUNA no existe una planificación a mediano ni a corto plazo, y menos aún a largo plazo.

Por lo tanto, esta situación debe resolverse, porque de lo contrario se verá perjudicada la imagen de seguridad de la empresa, la que nos costó mucho mantener en primera línea en el mundo y, fundamentalmente, en la región. Además, nos encontramos ante la realidad de aconsejar a las personas que llegan a la empresa que compren sus pasajes en otra aerolínea, ya que desconocemos si PLUNA continuará con sus viajes. Otras veces, quienes ya tienen su pasaje van a las agencias de viajes a preguntar cuál es la situación de PLUNA, ya que han leído en la prensa que a partir del 1o. de setiembre no vuela más.

En nuestra humildad de conocimientos sobre el tema, nos encontramos dispuestos a responder a las inquietudes de los señores senadores y, posteriormente, procederemos a la entrega del material que tenemos en nuestro poder.

SEÑOR SUAREZ.- Deseamos hacer referencia, concretamente, a lo que entendemos deben ser medidas urgentes a tomar a corto plazo para la crítica situación a que aludía el compañero Díaz.

Por un lado, entendemos que no hace falta traer técnicos del exterior o que no pertenezcan a PLUNA con el fin de resolver la crítica situación económica y financiera que vive el ente. El propio organismo puede proveer calificados técnicos capacitados para actuar en todas las áreas a los efectos de formar un grupo multidisciplinario para conformar determinadas pautas y planes de trabajo. De formarse ese grupo multidisciplinario, opinamos que no debe demorarse más de 10 días la entrega de una propuesta concreta al Directorio del Ente, al Tribunal de Cuentas, a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas e, inclusive, al propio

Ministerio de Turismo. Hace unos días hemos escuchado al señor Ministro de Turismo hacer referencia al tema del transporte aéreo durante un reportaje que se le realizara. En dicha ocasión expresó que, lamentablemente, con respecto a este tema debe saber si PLUNA se privatiza o no, ya que no puede contar con este organismo para los planes de desarrollo turístico sin conocer cuál será su destino.

Entonces, se puede apreciar una clara contradicción a nivel del Gobierno, ya que éste ha priorizado al turismo como una de las fuentes más importantes de entrada de divisas, tanto para el Estado como para las empresas privadas, que contribuyen en un 90% a la explotación de ese rubro. Sin embargo, el señor Ministro se encuentra imposibilitado de contar con el transporte aéreo --quizás el fundamental en cualquier país--, ya que desconoce cuál será su situación. Por lo expuesto es que entendemos que el Ministerio de Turismo debe conocer el tema y participar con opiniones y sugerencias respecto a cuál es el camino que debe transitar PLUNA.

Reitero que no puede demorarse más de 10 días la entrega de la propuesta formulada por el grupo de trabajo. Al crearse éste deben tenerse en cuenta fundamentalmente tres áreas neurálgicas de PLUNA: el sector económico-financiero, el comercial y el técnico, que refiere a toda la parte operativa del Aeropuerto de Carrasco, especialmente en lo que tiene que ver con el mantenimiento.

Consideramos que deben reverse varios contratos firmados por el organismo, sobre todo el último con la compañía VARIG referido al DC 10-30, que PLUNA actualmente está operando en la línea Montevideo-Madrid. Incluso, se ha llegado a decir que ese avión era un anticipo de una sociedad anónima, lo que no es correcto. Queremos dejar en claro

que se trata de un avión que a nuestro entender está siendo mal utilizado, ya que no ha sido arrendado como comúnmente PLUNA lo hace, sino por hora por lo que, contradictoriamente, cuanto más vuela, más se paga. Además, al pago de la hora de vuelo debe sumarse la hora de mantenimiento. Si hubiesen actuado en este contrato personas idóneas, como los técnicos del Departamento de Mantenimiento, tal situación no se hubiera producido y PLUNA se habría ahorrado muchísimo dinero. A todo esto debemos agregar que como dicho avión no pertenece al organismo, se halla detenido tres o cuatro días en el mes, mientras que si la situación fuese distinta podría ser utilizado en otras líneas, aprovechando al máximo la tripulación. A raíz de este contrato, PLUNA está pagando por semana y por tripulante alrededor de U$S 2.000 por estar cuatro o cinco días en Madrid. Se trata de tripulantes que vuelan hasta dicha ciudad, donde realizan el recambio, y permanecen algunos días por razones de descanso. Sin embargo, si observamos otras compañías, muchas veces de mayor envergadura en cuanto a tráfico aéreo, podremos apreciar que no funcionan de esta manera.

SEÑORA MAIRET.- Deseaba aclarar que este contrato se efectuó, en principio, por un lapso de 30 días, con opción a 60, y que culmina en el día de mañana. Por lo tanto, nosotros nos preguntamos qué sucederá en el mes de setiembre, si vamos a continuar trabajando con este avión, si PLUNA deberá realizar un nuevo arrendamiento o si mejorarán o no las condiciones con esta misma opción. Además, tenemos la inquietud de saber si esta situación tiene algo que ver con lo que se ha publicado en la prensa en cuanto a la supresión de líneas, pues se crea una gran incertidumbre en la población, que desconoce qué sucederá con sus pasajes ya adquiridos y es obvio que la devolución del dinero o el

endoso del pasaje a otra empresa perjudicaría económicamente a PLUNA.

SEÑOR SUAREZ.- Como decíamos, debe efectuarse un análisis de los contratos realizados pero, además, deben tenerse en cuenta los posibles convenios bilaterales que puedan suscribirse con otros Estados como empresa bandera, a fin de explotar nuevas rutas en aras de una mejor proyección en su accionar.

Por lo tanto, hemos querido hacer un resumen muy breve de cuál es, básicamente, la propuesta de los trabajadores de PLUNA, a fin de que el Ente pueda superar la crisis económico-financiera por la que atraviesa. En ese sentido, hacemos entrega de este documento a los señores legisladores en el que, precisamente, consta nuestra sugerencia, a fin de que sea tomada en cuenta como un aporte que realizan los trabajadores de una empresa del Estado.

SEÑOR DIAZ.- Simplemente, quisiera señalar la desprolijidad del contrato que se firmó con la empresa VARIG para la utilización de un DC 10. En realidad, no me voy a referir a si dicha aeronave es apropiada o no, pero sí debo manifestar que no se tuvo en consideración a los contribuyentes, ya que con su dinero PLUNA pagó los cursos de los pilotos, de los ingenieros de vuelo, de los mecánicos y de los despachadores. En dicho contrato, no se previó el costo de esa instrucción que vale cientos de miles de dólares. Cabe recordar que algo similar sucedió con el curso del Boeing 767 de la Serie 330 Extended Range, para el que también se gastó una suma considerable de dinero pensando en una realidad que luego fue diferente. En consecuencia, como trabajadores, ciudadanos y contribuyentes, nos parece que hubiera sido justo señalar en el propio contrato que si los pilotos de PLUNA iban a volar para VARIG, no fuera aquella la que debía hacerse cargo de los cursos. Repito, esto demuestra la desprolijidad con la que se ha manejado esta situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera realizar un par de preguntas que rogaría fueran contestadas en la forma más breve posible.

En su exposición, el señor Díaz manifestaba la conveniencia de que

PLUNA se hiciera cargo de su propio servicio de tierra --lo que comparto-- y recuerdo que ello dio lugar a la interpelación de que fue objeto el señor Ministro de Defensa Nacional en el mes de enero de este año. Al respecto, cabe señalar que en determinado momento el señor Ministro nos expresó que la empresa CANDYSUR había ofrecido trabajar gratuitamente para PLUNA hasta el 1º o el 30 de abril, ya que no recuerdo exactamente la fecha. La semana anterior, preguntamos a los Directores del Ente si eso era cierto y se nos contestó que dicha oferta nunca se hizo por escrito sino simplemente en forma verbal. De todos modos, manifestaron que la empresa CANDYSUR, para llevar a cabo este servicio en forma gratuita, ponía como condición que el gremio no realizara paros. Por esa razón, se nos dijo, éste fue consultado acerca de si se comprometía a no realizarlos a fin de que PLUNA pudiera contar con dicho servicio y contestó que no podía comprometerse quedando, en consecuencia, sin efecto la oferta.

Por otra parte, quisiera saber si PLUNA estaría en condiciones de prestar su propio servicio en tierra en el Aeropuerto Internacional de Carrasco en el caso de que por algún medio lográramos que se lo autorizara a actuar de esa forma. Concretamente, desearía conocer si se mantienen todos los aparatos necesarios para llevar a cabo dicho servicio o si los mismos se han deteriorado con el paso del tiempo.

SEÑOR SUAREZ.- Debo aclarar que si bien a veces no nos sentimos capacitados para racionalizar nuestra bronca, intentaremos contestar de la forma más respetuosa posible.

En primer lugar, debe quedar bien claro que es totalmente falso lo que dijeron los Directores o el Directorio de PLUNA. En ningún momento el gremio fue consultado ni por escrito ni verbalmente acerca de la

posibilidad de que no realizara paros a fin de que la empresa CANDYSUR prestara gratuitamente los servicios de tierra. Es más, en el curso de la interpelación el señor Ministro expresó --y ello consta en la versión taquigráfica-- que hasta el 1º de abril CANDYSUR se comprometía a prestar gratuitamente su servicio. Sin embargo, en PLUNA se han recibido al 1º de abril facturas de CANDYSUR por más de U$S 1:500.000 por el supuesto servicio gratuito del que se habló. Incluso, sabemos que al presente se deben más de U$S 4:000.000.

Por lo tanto, reiteramos que es mentira lo que ha afirmado el Directorio y, en tal sentido, señalamos que si la Comisión desea dirimir este tema en la órbita del Parlamento, estamos dispuestos a concurrir nuevamente cuando también se haga presente el Directorio.

SEÑOR SCARPA.- Debo señalar que soy el Presidente del Sindicato y nunca fui consultado sobre ese tema. Además, me parecería absolutamente ridículo que ello ocurriese porque el temor del Poder Ejecutivo y de las autoridades aeronáuticas residía en el hecho de que estando la prestación de todos los servicios de asistencia en tierra en manos de PLUNA, realizara un paro y todas las compañías del mundo que operaran en el Aeropuerto se vieran afectadas. Si CANDYSUR, en cambio, se hacía cargo de toda la operativa y PLUNA resolvía detener sus actividades, de todos modos aquella podría seguir ofreciendo sus servicios a las demás empresas sin ninguna clase de inconvenientes. Por lo tanto, solamente PLUNA se vería afectada pero CANDYSUR, repito, seguiría realizando su trabajo.

En consecuencia, nos parece hasta rídiculo ese planteamiento y comparto la opinión del señor Díaz en el sentido de dirimir este punto en el seno de la Comisión contando también con la presencia del

25x

Directorio del Ente.

SEÑORA MAIRET.- En lo que tiene que ver con la segunda interrogante planteada por el señor Presidente de la Comisión, debo decir que actualmente PLUNA tiene un convenio con consorcios internacionales en el Aeropuerto de Laguna del Sauce, donde presta el servicio de asistencia en tierra. En ese lugar hay personal trabajando para los consorcios internacionales y se encuentran todos los equipos, y cabe señalar, además, que solamente atiende PLUNA y Aerolíneas Argentinas.

Por lo tanto, si fuera necesario atender los servicios de tierra en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, PLUNA estaría en condiciones de hacerlo ya que bastaría con trasladar los equipos y el personal necesarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la información brindada por los integrantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA, que ciertamente será muy útil para el análisis de esta Comisión.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12)

O.F.P.U. - C.S.S.
ORGANIZACION FUNCIONARIOS DE PLUNA.
(M.S.C. - PIT - CNT)

Montevideo 30 de agosto de 1994.

DE: Organización Funcionarios de PLUNA (O.F.P.)
A : Comisión de Transportes del Senado

ASUNTO : Propuesta de O.F.P.

1 . Introducción.

1.1 Independiente de su "marco jurísdico", la actividad de PLUNA - un servicio público - está directamente vinculada al establecimiento de una política aérea del Estado uruguayo. Por ello consideramos imprescindible reactualizar, a través de la autoridad competente, los lineamientos de la política aeronáutica del Uruguay, de cerca a la nueva realidad de la aviación internacional y el MERCOSUR.

1.2 Consideramos fundamental una definición referante a tres proyectos actualmente en la órbita del parlamento:

1.2.1 proyecto que hace a la "Eficiencia del Estado.Normas para su mejoramiento";
1.2.2 proyecto "alternativo" de PLUNA;

1.2.3 proyecto de "autoprestación " de servicios de Asistencia en Tierra" en el Aeropuerto Internacional de Carrasco;

La aprobación de estos,facilitaría brindar las condiciones para que PLUNA encarara la nueva etapa con los instrumentos mínimos e imprescindibles para asegurar que el"instrumento elegido" de la política aeronáutica del Estado Uruguayo,en forma eficaz y eficiente.

2 . Medidas a corto plazo.

1) Grupo de trabajo multidisciplinario,que actúe como asesor del Directorio de PLUNA a efectos de planificar,ejecutar, y controlar el plan alternativo. Participará en el Grupo de Trabajo un funcionario de PLUNA,elegido por los trabajadores de acuerdo a mecanismos que se entiendan convenientes.
2) El grupo de trabajo deberá presentar en un plazo no mayor de diez días,al Directorio de PLUNA y otras auoridades competentes (Tribunal de Cuentas,O.P.P.,etc.) los lineamientos generales que permitan tomar acción inmediata y viabilizar así la implementación del Plan Alternativo.

25×

O.T.A.U. - O.F.P.

ORGANIZACION FUNCIONARIOS DE PLUNA.
(M.S.C. - PIT - CNT)

2.1 El Grupo de Trabajo deberá prioritariamente contar a estos efectos, con apoyo de las siguientes áreas:
- Económico Financiera
- Comercial
- Mantenimiento.

2.2 Contratos. Análisis de las condiciones contractuales del arrendamiento/fletamiento de la aeronave DC 10-30 matrícula PP VMW a la Compañía VARIG.

2.3 Situación actual de PLUNA como Empresa Bandera en relación a convenios celebrados o que pudieran concretarse bilateralmente con otros Estados.

2.4 El Directorio dotará al Grupo de trabajo de los recursos humanos y materiales necesarios para el cumplimientos de los objetivos.

Mesa Directiva de O.F.P.

ORGANIZACION FUNCIONARIOS DE PLUNA
O. F. P.
PERSONERIA JURIDICA
OTORGADA 2-7-1959

ENZO GARPA.

Salvacio Suárez.

Maldonado 1287 - Tel. / Fax: 92 40 64 - Montevideo-Uruguay

25X